BMW 2000 CS/C Automatic



Posséder une BMW 2000 CS
sera toujours un
privilège réservé au conducteur habitué à choisir une voiture de grand luxe,
mais qui n'entend pas pour autant renoncer à la fascination d'une conduite sportive.



Une fois déjà, dans l'histoire de la construction automobile, une BMW a été considérée à son époque comme la synthèse parfaite entre la voiture utilitaire et la voiture de sport: il s'agit de la légendaire BMW 328. Au cours des années 1937-39, elle a dominé tous les circuits internationaux, a remporté succès sur succès et, du fait de ses performances de conduite, a été le rêve de toute une génération de conducteurs.

Les techniciens BMW ont su, en utilisant tous les moyens de la technique moderne, faire revivre la conception fondamentale de cette brillante BMW 328. Ils ont pu le faire grâce à l'expérience résultant de la construction de 100.000 voitures de la nouvelle classe. Ils l'ont encore enrichie grâce aux connaissances acquises à la suite de 156 courses remportées par une BMW 1800 TI. Ils ont su créer une voiture qui est aujourd'hui aussi révolutionnaire que la BMW 328 l'était à son époque: la BMW 2000 CS.

Le moteur de la BMW 2000 CS est d'une conception nouvelle, basée sur les expériences mécaniques qui ont fait de la BMW 1800 TI le champion allemand des circuits 1964 et lui ont donné la possibilité de décrocher en août 1965 le record sensationnel de 10:12,2 sur le Nurburgring. Le vilebrequin à 5 paliers est parfaitement équilibré par 8 contrepoids, la cuve de turbulence a, dans la chambre de combustion, fait place à une cuve de turbulence sphérique. Le résultat concret de ces améliorations est, à la fois une stabilité accrue à haut régime, une meilleure utilisation du carburant et une réserve de puissance encore plus grande. Avec ses 120 CV, la BMW 2000 CS atteint une vitesse de pointe de 185 km/h.



Si la BMW 2000 CS permet de réaliser des performances remarquables, la BMW 2000 C Automatic, par contre, offre le confort d'une conduite plus simple.
La boîte de vitesses automatique ZF prend à son compte – au même titre qu'un bon co-pilote – toutes les manœuvres routinières. Mais elle vous laisse l'action.
Le moteur a été étudié pour développer une puissance de 100 CV, il présente un taux de compression de 8,5 : 1. Le succès de ces mesures apparait dans le comportement de cette voiture, remarquable en tous points.
Grâce à la boîte automatique, la pédale d'embrayage est désormais superflue. Une des caractéristiques les plus remarquables de la BMW 2000 C Automatic est, sans contredit, le levier présélecteur qui remplace le levier de vitesses et permet d'adapter la boîte de vitesses ZF automatique aux situations les plus diverses, y compris les cas extrêmes.
Par contre, en circulation normale, la ZF Automatic vous décharge de tout souci de commande et d'embrayage et vous permet de goûter pleinement la joie de conduire.



BMW 2000 CS
Moteur:
4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement par eau, arbre à cames en tête, soupapes inclinées, chambre de combustion et cuve de turbulence sphérique
Cylindrée/Course/Alésage:
1990 ccm / 80 mm / 89 mm
Puissance:
120 CV à 5500 t/m.
Couple: 17 mkg à 3600 t/m.
Rapport volumétrique: 9,3 : 1
Carburateur:
Deux carburateurs Solex horizontaux 40 PHH
Boite de vitesses:
4 vitesses entièrement synchronisées; démultiplication: lère 3,835 – 2ème 2,053 – 3ème 1,345 – 4ème 1,000 – AR 4,18
Démultiplication pont arrière: 3,9 : 1
Suspension des roues:
à l'avant: essieu à jambe de force à ressort avec bras oscillants transversaux, amortisseurs caoutchouc, débattement 170 mm
à l'arrière: roues indépendantes guidées par bras obliques longitudinaux montés sur ressorts hélicoïdaux avec coussin d'air additionnel; débattement 200 mm
Direction:
Système Gemmer ZF avec vis globique et galet, barre d'accouplement à 3 éléments, rapport 17,58 : 1
Pneumatiques:
175 S 14 (sur demande, 175 HR 14)
Frein à pied:
Servo-frein à double effet
à l'avant: freins à disques à étrier avec rattrapage automatique du jeu. Diamètre du disque: 272 mm
à l'arrière: freins à tambour Simplex autocentreurs
Diamètre: 250 mm



Equipement électrique:
Dynamo à courant triphasé 12 Volts, 500 Watts, Batterie 44 Ah
Carosserie:
2 portes, largeur de la porte 960 mm intérieur
Glaces:
à l'avant: glaces à manivelle et déflecteur
à l'arrière: manœuvre électrique
Sièges:
à l'avant: sièges-couchettes individuels
Largeur à hauteur des épaules:
à l'avant: 1380 mm, à l'arrière 1380 mm
Coffre à bagages:
capacité approximative 450 dm3
Chauffage:
Réglage de la température et possibilité de réglage individuel; ventilateur électrique à 3 vitesses; dégivrage des glaces de côté
Air frais:
Arrivée d'air frais par deux ouies d'aération à lamelles orientables, avec pression dynamique ou ventilateur; sortie d'air par les ouvertures placées au-dessus de la custode, évacuation à l'extérieur sur les emblèmes latéraux de la firme
Cotes:
Longueur 4530 mm, largeur 1675 mm (poignées de portes abaissées), hauteur 1360 mm, empattement 2550 mm, voie avant 1330 mm, voie arrière 1376 mm, poids à vide 1180 kg, charge utile 400 kg
Vitesse maximum:
185 km/h

Dans l'intérêt du développement technique, l'usine se réserve le droit d'effectuer toutes modifications à la construction et à l'équipement intérieur.

Bayerische Motoren Werke AG · München
Printed in Western Germany

BMW 2000 C Automatic
Moteur:
4 cylindres en ligne, 4 temps, refroidissement par eau, arbre à cames en tête, soupapes inclinées, chambre de combustion et cuve de turbulence sphérique
Cylindrée/Course/Alésage:
1990 ccm / 80 mm / 89 mm
Puissance:
100 CV à 5500 t/m.
Couple: 16 mkg à 3000 t/m.
Rapport volumétrique: 8,5 : 1
Carburateur:
Solex 40 PDSI avec starter
Boite de vitesses:
fluid-drive hydrodynamique avec engrenage planétaire à 3 rapports lère 2,56 - 2ème 1,52 - 3ème 1,0 - AR 2,0 dans le fluid-drive jusqu'à 2,1
Démultiplication pont arrière: 4,11 : 1
Suspension des roues:
à l'avant: essieu à jambe de force à ressort avec bras oscillants transversaux, amortisseurs caoutchouc, débattement 170 mm
à l'arrière: roues indépendantes guidées par bras obliques longitudinaux montés sur ressorts hélicoïdaux avec coussin d'air additionnel; débattement 200 mm
Direction:
Système Gemmer ZF avec vis globique et galet, barre d'accouplement à 3 éléments, rapport 17,58 : 1
Pneumatiques:
175 S 14 (sur demande, 175 HR 14)
Frein à pied:
Servo-frein à double effet
à l'avant: freins à disques à étrier avec rattrapage automatique du jeu. Diamètre du disque: 272 mm
à l'arrière: freins à tambour Simplex autocentreurs
Diamètre: 250 mm



Equipement électrique:
Dynamo à courant triphasé 12 Volts, 500 Watts, Batterie 44 Ah
Carosserie:
2 portes, largeur de la porte 960 mm intérieur
Glaces:
à l'avant: glaces à manivelle et déflecteur
à l'arrière: manœuvre électrique
Sièges:
à l'avant: sièges-couchettes individuels
Largeur à hauteur des épaules:
à l'avant: 1380 mm, à l'arrière 1380 mm
Coffre à bagages:
capacité approximative 450 dm3
Chauffage:
Réglage de la température et possibilité de réglage individuel; ventilateur électrique à 3 vitesses; dégivrage des glaces de côté
Air frais:
Arrivée d'air frais par deux ouies d'aération à lamelles orientables, avec pression dynamique ou ventilateur; sortie d'air par les ouvertures placées au-dessus de la custode, évacuation à l'extérieur sur les emblèmes latéraux de la firme
Cotes:
Longueur 4530 mm, largeur 1675 mm (poignées de portes abaissées), hauteur 1360 mm, empattement 2550 mm, voie avant 1330 mm, voie arrière 1376 mm, poids à vide 1180 kg, charge utile 400 kg
Vitesse maximum:
172 km/h

Dans l'intérêt du développement technique, l'usine se réserve le droit d'effectuer toutes modifications à la construction et à l'équipement intérieur.

Bayerische Motoren Werke AG · München
Printed in Western Germany



Quelques exemples démontrent aisément la perfection technique de
l'équipement intérieur: les sièges-baquet glissent sans frottement pour
s'adapter à la position recherchée. Le tableau de bord, traité en bois rare, sert à la fois de décharge
et de poignée de retenue pour la personne assise à côté du conducteur. La boîte à
gants s'abaisse par simple pression d'un bouton. Les glaces latérales sont
actionnées électriquement à partir du cockpit et peuvent être bloquées dans n'importe quelle position.





L'ensemble parfaitement coordonné: moteur, châssis, suspension et freins, a permis des performances de conduite qui ne sont, en général, réservées qu'aux seules voitures de sport.

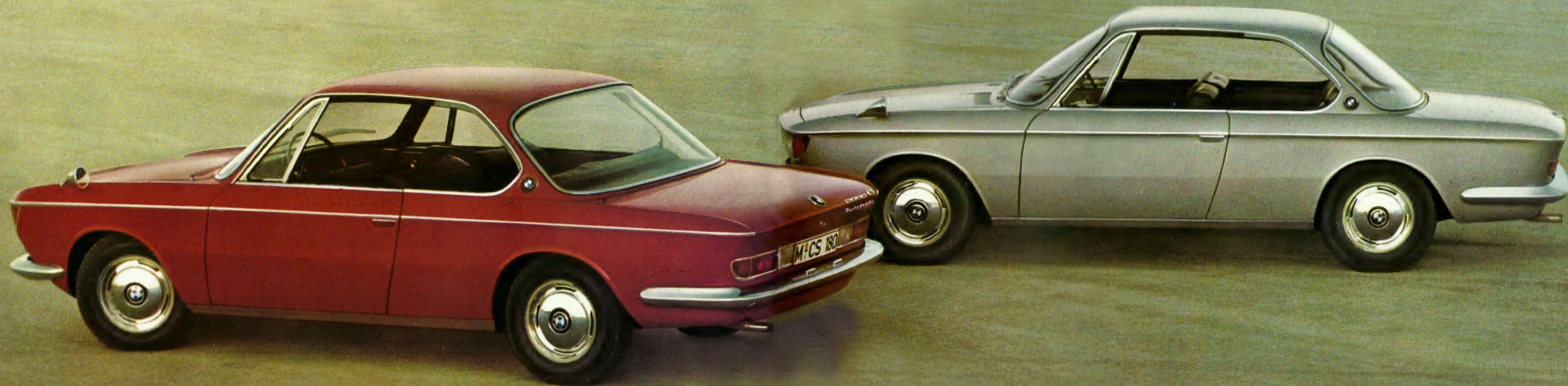
Si la BMW 1800 TI était déjà célèbre pour son impeccable tenue de route dans les virages, cette qualité est encore davantage mise en lumière dans la BMW 2000 CS et la BMW 2000 C Automatic. Aucune correction n'est nécessaire, même dans les virages abordés rapidement. Le système de freinage, avec ses freins à disques renforcés et son servo-frein, vous garantit une marge de sécurité toujours légèrement supérieure à ce qui est nécessaire.





Nous citerons pour mémoire la ligne de la BMW 2000 CS qui, à elle seule, a fait couler beaucoup d'encre depuis son apparition.
Le plus grand compliment qui ait jamais été fait est celui figurant dans une revue spécialisée sur les moteurs:
„Cette voiture
a l'allure d'une BMW."





BMW 2000 CS – BMW 2000 C Automatic



Stations-services BMW – 2226 en Europe

La joie de conduire – BMW

Bayerische Motoren Werke AG · München · Imprimé en Allemagne de l'Ouest · Obpacher AG · München · 12164 fr IX.66